WARSZAWA—KATOWICE—ŁÓDŹ, 1 MARCA 1937 R.

wiadomości turystyczne

Rok VII
Nr. 5
Cena 25 gr.

DWUTYGODNIK POŚWIĘCONY TURYSTYCE, KOMUNIKACJI, OCHRONIE PRZYRODY, UZDROWISKOM, HOTELARSTWU I PRZEMYSŁOWI TURYSTYCZNEMU

Zagrożona przyszłość Tatr

Wobec postępujących coraz bardziej prac nad organizacją Tatrzańskiego Parku Narodowego, należy zwrócić baczną uwagę na pewne ustępy sprawozdania z drugiego plenarnego posiedzenia Komisji Organizacyjnej Parku, które odbyło się w Zakopanem w sierpniu ub. roku. Sprawozdanie z tego posiedzenia zostało ogłoszone w październikowym numerze Kwartalnego Biuletynu Informacyjnego, wydawanego przez Biuro Ochrony Przyrody w Krakowie, nie wywołało jednak większego oddźwięku w społeczeństwie, ani nawet w kołach bezpośrednio zainteresowanych miłośników Tatr i taterników.

Prawdopodobnie trudności uzgodnienia interesów pasterstwa i leśnictwa w Tatrach i usiłowania podjęte celem pozyskania ludności miejscowej dla idei Parku Narodowego, tak dalece pochłonęły organizatorów Parku i członków Komisji, że pewne oświadczenia i pewne tezy, przyjęte na wspomnianem posiedzeniu Komisji w Zakopanem, nie spotkały się z należytym sprzeciwem.

Odnośne ustępy ogłoszonego sprawozdania brzmią w sposób następujący:

„Co do zakazu budowy dróg i innej komunikacji z ramienia Ministerstwa Komunikacji zgłaszam zastrzeżenie, że Ministerstwo Komunikacji zastrzega sobie wolną rękę co do podejmowania projektów komunikacji na terenie Parku Narodowego i z tego powodu sprzeciwiam się umieszczeniu tego rodzaju zastrzeżenia co do Ministerstwa Komunikacji. Dr. H. Szatkowski m. p.“ (str. 7 Biuletynu).

Jedyną odpowiedzią na to oświadczenie było pismo pięciu członków Komisji Organizacyjnej, którzy wyrazili w niem opinję, iż „Na terenie Parku Narodowego Tatrzańskiego budowa dróg o charakterze gościńców jakoteż kolejek ziemnych i linowych wszelkiego typu jest niedopuszczalna“.

Jednak, czynnikiem, którego obowiązkiem było sprecyzowanie stanowiska Komisji Organizacyjnej Parku Narodowego w sprawie możliwości budowy dróg jezdnych w głębi Tatr, była Podkomisja dla Spraw Turystyki i Komunikacji. Uchwalona przez nią teza 9 brzmi:

„Co do budowy dróg samochodowych dla komunikacji w poprzek łańcucha Tatr Podkomisja wyraża zapatrywanie, że wobec obecnej nierealności tych projektów nie będzie w tej sprawie z punktu widzenia turystycznego zajmowała stanowiska“. (str. 16 Biuletynu).

Za rzecz nierealną uważana była także budowa kolejki linowej na Kasprowy, znaleźli się jednak ludzie, którzy potrafili wydobyć potrzebny kapitał — nawet w czasie pełni kryzysu. Obecnie kryzys mija. Zresztą teza 53 tej samej podkomisji, która budowę dróg w Tatrach uznała za nierealną, mówi (str. 53 Biuletynu) o konieczności nawiązania dróg na terenie Polski do odpowiednich dróg czechosłowackich, a w ustępie końcowym precyzuje projekt „drogi wzdłuż południowych stoków zachodnich Tatr z przejściem przez łańcuch tatrzański i przejściem północnemi stokami przez Zuberec — Dolinę Błotną — Orawicę na Molkówkę“. Widocznie więc istnieją jednak realne możliwości budowy dróg w Tatrach, a przytoczona 9 teza podkomisji podyktowana była chęcią uniknięcia określonego stanowiska w tej tak bardzo ważnej sprawie.

Czem byłyby drogi jezdne i „inne środki komunikacji“ na małym terenie Tatr polskich — tłumaczyć nie trzeba. Jeśli dodamy do tego wymieniony w protokule projekt budowy 15 szlaków „turystyki konnej wierzchem“ w Tatrach polskich i 4 analogiczne szlaki, łączące się z drogami po południowej stronie Tatr, oraz rozszerzenei szosy na przestrzenie Łysa Polana — Morskie Oko, obliczone chyba na wznowienie zawodów automobilowych— to dojdziemy łatwo do przekonania, że Tatrom grozi pokrycie gęstą siecią dróg jezdnych i dalszy rozwój t. z. imprez sportowych, nie mających nic wspólnego ani z turystyką, ani ze sportem w szlachetnem tego słowa znaczeniu. Przykłady takich „imprez“, obliczonych przedewszystkiem na niewybredny gust uczestników, widzimy obecnie na Kasprowym.

Jakie wobec tego stanowisko zajmie Komisja Organizacyjna Parku Narodowego — zobaczymy niebawem, już bowiem w bieżącym miesiącu odbędzie się posiedzenie wymienionej komisji.

P.P. ABONENTOM, KTÓRZY DOTYCHCZAS NIE UIŚCILI PRZEDPŁATY ZA ROK BIEŻĄCY, WSTRZYMUJEMY DALSZĄ EKSPEDYCJĘ „WIAD. TUR.“
ADMINISTRACJA.

Zniesienie wiz
postulatem sfer gospodarczych

Związek izb przemysłowo-handlowych wystąpił do Ministerstwa Spraw Zagranicznych z memorjałem, w którym wysunął postulat zniesienia wiz paszportowych dla obywateli polskich, wyjeżdżających zagranicę. Byłoby to możliwe w drodze zawarcia przez Polskę z obcemi państwami odpowiednich umów, regulujących tę sprawę na zasadzie wzajemności, wzorem Szwajcarji, której obywatele obowiązani są wizować paszporty swe dla podróży tylko do 9 państw, zaś przy wyjazdach do 25 państw — zwolnieni są z tego obowiązku.

Urok starego Wolsztyna



1. *Malowniczy wiadukt pod Wolsztynem.*

3. *Widok na jez. Wolsztyńskie.*

2. *Pałac.*

5. *Łazienki na jeziorze.*

Podstawy finansowe
układu turystycznego polsko-francuskiego

Bawi w Warszawie p. Spitzer, dyrektor banku Francusko-Polskiego. Celem pobytu jego jest ustalenie z Państw. Instytutem Rozrachunkowym podstaw finansowych układu turystycznego, zawieranego obecnie w Paryżu.

Sprawa ta nabiera szczególnej aktualności wobec wystawy paryskiej.

Ponieważ we Francji system clearingowy nie jest znany, powstała konieczność zorganizowania grupy banków, która by w porozumieniu z Polskim Instytutem Rozrachunkowym realizowała stronę finansową tego skomplikowanego zagadnienia.

Chodzi o sumę jaką grupa banków francuskich potrafi uruchomić już w kwietniu na sfinansowanie dodatkowego eksportu polskiego do Francji, z którego wpływ użyty będzie w drodze rozrachunku z PIR‘-em a tą grupą banków na opłacenie turystyki do Francji.

Władze polskie stoją na stanowisku, że nie należy dopuszczać do wywozu zbyt wielkich sum.

Jak się dowiadujemy, wydawanie paszportów turystycznych do Francji na Wystawę Światową będzie zapewne skontyngentowane i dostosowane całkowicie do rozmiarów i wartości tego dodatkowego eksportu.

Gdyby paszporty miały być istotnie skontyngentowane, fakt ten wywołałby wielkie rozczarowanie we Francji, która przy obecnem zacieśnieniu stosunków polsko - francuskich oczekuje liberalniejszego traktowania spraw związanych z wystawą paryską, w którą cała Francja wkłada tyle wysiłku.

Lokomotywa puszczona samopas

W poprzednich artykułach (zobacz numer 3 i 4 W. T.) zajmowaliśmy się brakami naszego kolejnictwa w świetle dyskusji budżetowej Sejmu. Rzecz naturalna, że poruszono tam tylko nikły odsetek bolączek, których w rzeczywistości jest bezmiar. Ze względów technicznych jest dla nas rzeczą niemożliwą zajmować się wszystkiemi.

Dziś chcemy poruszyć jeszcze jeden „wypadek kolejowy“ o tyle ciekawy, że oprócz niecodziennego charakteru nosi on cechy głębokiego symbolu. Na pewnej stacji kolejowej dyspozytor parowozowni „zdjął“ z manewrującego parowozu maszynistę, i użył go do innego zajęcia, a dalej pracujący parowóz zostawił pod opieką palacza, który musiał sam nietylko obsługiwać parowóz, ale i ręcznie przestawiać zwrotnice. Zeskakiwał więc z parowozu przed każdą zwrotnicą, przestawiał ją, a potem dobiegał i znów wskakiwał na parowóz, jadący tymczasem samopas. Tego rodzaju ćwiczenia gimnastyczne palacza musiały w końcu przybrać zły obrót: palacz, wyczerpany fizycznie, w pewnej chwili nie dogonił parowozu. Ten, poczuwszy zdaje się swobodę, zwiększył szybkość i w rezultacie wpadł na pociąg osobowy, który właśnie wchodził na stację.

Abstrahując od tego specyficznego chyba na całym świecie niepraktykowanego sposobu obsługi parowozu, zapytujemy: czy nasze kolejnictwo, w świetle krytyki sejmowej i w obliczu prawie codziennych katastrof, nie jest podobne do tej lokomotywy puszczonej samopas?

Przestarzały i niedostateczny tabor parowozowy, brak wykwalifikowanego personelu technicznego, a równocześnie nieproporcjonalnie wielki balast funkcjonarjuszów administracyjnych bez najmniejszych wiadomości fachowych, nie może dać innych rezultatów.

W dodatku biurokratyczna struktura administracyjna poszczególnych dyrekcyj i Ministerstwa Komunikacji z temi samemi wydziałami, rozbudowanemi personalnie ponad miarę! Nasze kolejnictwo, w ten sposób zorganizowane, można dziś porównać z zagłodzonym organizmem ludzkim, który żyje, względnie wegetuje, resztką sił nagromadzonych w nim dawniej. Ten zapas jednak wyczerpuje się szybko i jeśli nie nastąpi dopływ nowych sił, nastąpi już nie lokalna, ale ogólna katastrofa.

Nie czas już dziś na zasłanianie się statystykami i wołanie o spokój, bo całe społeczeństwo jest w niepokoju. Wysocy dygnitarze kolejowi zabierają się dopiero teraz do studjowania kolejnictwa, a tymczasem lokomotywy będą jeździły samopas i rozbijały jeszcze resztki ocalałego szczęśliwie taboru kolejowego, nie mówiąc już o życiu pasażerów, bo rzekomo ten materjał nie odgrywa większej roli w porównaniu z datami europejskiej statystyki. Niestety, szerokie masy społeczeństwa jakoś nie mają zaufania do tych statystyk, gdyż bardziej do nich przemawiają smutne fakty codziennego życia. Katastrofa po katastrofie, może wreszcie się skończyć katastrofą dla największego naszego dobra, bo katastrofą dla obrony Państwa. Na ten parowóz, samopas puszczony, trzeba wsadzić, póki czas, nie tylko rutynowanego maszynistę jako takiego, ale równocześnie człowieka o silnej woli i charakterze nie ulegającym byle dysponentowi, a w każdym razie nie zostawiającym pieczy jego oddanego parowozu, na łasce palaczy!

Jest rzeczą ciekawą, co zrobiono by z zarządem i władzami przedsiębiorstwa prywatnego o użyteczności publicznej, które wykazałoby takie rezultaty pracy, jak wykazuje przedsiębiorstwo P. K. P.?

Pięćset milionów długu, katastrofalny stan taboru, zdezorganizowany system pracy, budżet obciążony balastem emerytur nigdzie niespotykanych i nieprawdopodobnemi kosztami administracyjnemi, a wreszcie procesy odszkodowawcze idące w miljony! Czy nie ustanawionoby w tak prosperującem przedsiębiorstwie prywatnem już dawno zarządu przymusowego?

A dlaczego w państwowem przedsiębiorstwie nie tylko wszystko to uchodzi, ale nikt nie stara się przystąpić do naprawy?

Społeczeństwo jest świadkiem, jak od kilku lat celowo usuwano ze wszystkich działów, podlegających resortowi Ministerstwa Komunikacji najlepszych fachowców, a zastępowano ich ludźmi małymi, znającymi tylko drogi, prowadzące do dobrych posad.

Parowóz, kursujący w ten sposób, długo nie pociągnie.

Laikom w odpowiedzi

W „Kurjerze Polskim“ z dn. 11 lutego r. b. ukazał się artykuł p. t. „W obronie biur turystycznych“ wyjaśniający opinji publicznej szereg nieporozumień, które znalazły oddźwięk na terenie parlamentarnym. Oto treść artykułu:

„W czasie debaty nad budżetem Min. Kom. byliśmy świadkami ataku na pracę naszych biur turystycznych. Jako bazę przyjęto kilka błędnych przesłanek, mianowicie, że biura turystyczne sprzedają tylko ulgowe bilety, że te ulgowe bilety obniżają dochody P. K. P. i że Min. Kom. jeszcze płaci tym biurom za propagandę sprzedaży ulgowych biletów. Takie stanowisko dowodzi nie tylko braku zrozumienia zadań biur podróży, ale także ignorancji w dziedzinie kalkulacji cen biletów.

Przede wszystkiem nasze biura podróży sprzedają przeważnie bilety normalne, tak krajowe jak i zagraniczne, a jeżeli sprzedają bilety ulgowe, to w 90% na wycieczki zbiorowe.

Jeżeli otrzymują one prowizję od sprzedanych biletów normalnych, to kolej nic na tym nie traci, bo oszczędza na kasjerach. Bilety zaś ulgowe na pociągi zbiorowe są oparte na specjalnej kalkulacji, mianowicie: cena biletów normalnych jest obliczana w założeniu, że pociąg od stacji wyjściowej do końcowej jest zapełniony w 30 procentach. Jeżeli uruchamiamy specjalny pociąg, zdolność przewozowa którego będzie wyzyskana w 100%, to jasne jest, że kolej, przy cenie biletów dla takiego pociągu równej 30% zwykłej ceny, ma taki sam dochód, jak ze zwykłego pociągu, zapełnionego w 30%. Z tego wynika, że do podróżnych, jadących w pociągach popularnych za biletami ulgowemi, kolej nie tylko nie dopłaca, ale na nich zarabia.

Widzimy więc, że, sprzedając bilety za pośrednictwem naszych biur podróży, kolej zawsze zyskuje. Jeżeli jeszcze dodamy, że biura dostarczyły kolei w roku zeszłym około 1½ miljona podróżnych, a to dzięki propagandzie turystycznej, jaką przeprowadziły, że propaganda zagraniczna tych biur sprowadziła w zeszłym roku do Polski 50 tysięcy turystów zagranicznych, których pobyt napewno wpłynął na poprawę naszego bilansu, że dzięki racjonalnie zorganizowanym wycieczkom zagranicznym udało się odmrozić dziesiątki miljonów złotych należności naszych eksporterów — to zrozumiemy znaczenie biur podróży dla kolei, hotelarstwa, turystyki i życia gospodarczego.

Turystyka i jej ekspozytury służą nie tylko sportowi i rozrywce. Jest to olbrzymia gałąź gospodarki narodowej, obracająca setkami miljonów złotych rocznie i dobrze jest, przed przystąpieniem do jej krytyki, trochę się nad jej znaczeniem zastanowić“.

„Rok Wielkopolski“

W dążeniu do skierowaniu ruchu turystycznego z całej Polski na teren Wielkopolski czynniki obywatelskie Poznania powzięły zamiar urządzenia przy udziale miejscowych towarzystw i organizacyj w okresie czasu od kwietnia do końca października br. szeregu imprez pod nazwą „Rok Wielkopolski“.

Celem doprowadzenia do skutku zamierzonej akcji, zebrał się komitet organizacyjny, złożony z przedstawicieli władz państwowych, samorządowych, organizacyj społecznych, religijnych, kulturalnych, sportowych, teatralnych i muzeów.

Po zaznajomieniu zebranych przez inż. Wł. Krzyżanowskiego, dyrektora Kolei Państwowych w Poznaniu, z projektem delegatury, wyłonił się pod protektoratem p. wojewody poznańskiego, komitet wykonawczy, w skład którego weszli pp. inż. Bernard Zakrzewski naczelnik Urzędu Wojewódzkiego jako przewodniczący, prof. Jan Kilarski jako przedstawiciel Delegatury L. P. T., Bolesław Kasprowicz jako przedstawiciel Polskiego T-wa Krajoznawczego, prof. Jan Wysocki jako przedstawiciel sfer artystycznych i kulturanych, radca dr. Zygmunt Zaleski jako przedstawiciel Miasta Poznania, mgr. Kazimierz Jaglarz, naczelnik Wydziału Handlowo-Taryfowego jako przedstawiciel Dyrekcji Kolei, oraz przedstawiciele: Kuratorjum Okręgu Poznańsko - Pomorskiego, Miasta Bydgoszczy i Inowrocławia.

Zadaniem komitetu wykonawczego będzie opracowanie programu i kalendarza imprez „Roku Wielkopolski“, który obejmować będzie między innemi takie imprezy jak: „Tydzień Gniezna“, związany z uroczystościami ku czci św. Wojciecha, Targi Poznańskie, uroczystość Bożego Ciała w Poznaniu, Dożynki Kujawskie w Inowrocławiu, regaty wioślarskie w Bydgoszczy i t. p. Poza tem program naturalny wzbogacą koncerty i teatry, misterja oraz zawody sportowe.

Pod egidą komitetu wykonawczego zwołane będą komitety lokalne celem opracowania poszczególnych imprez wzgl. atrakcyj, oraz stworzenia warunków, które mają ściągnąć masy osób, pragnących poznać kolebkę swojej ojczyzny.

5 miljonów
wydali turyści na kresach wschodn.

Ogromne zainteresowanie turystów malowniczemi i pełnemi uroku Kresami Wschodniemi wyszło na dobre i zwiedzającym i Kresom.

W ub. roku zwiedziło Kresy 164.268 osób.

Licząc najskromniej, że każdy turysta spędzając na Kresach tylko cztery dni wydawał po 7 zł. dziennie, otrzymamy około 5 miljonów złotych, któremi zasilono obroty ziem wschodnich.

Dymek na Kasprowym

Kasprowy stanowczo nie ma szczęścia!

Do ostatnio przez nas notowanych perypetyj, przeżywanych przez ten znieważony szczyt, przybył ostatnio pożar, który wybuchł w dniu 11 lutego w restauracji stacyjnej.

Oto kiedy służący, Franc. Dymek, rozpalając ogień w piecu w sali restauracyjnej, oblał drzewo benzyną, ogień przerzucił się na podłogę oraz windę, łączącą restaurację z kuchnią.

Prasa codzienna starała się wypadek ten zbagatelizować, tem nie mniej jednak musiała przyznać, że straty były duże, wyniosły bowiem 4.000 zł.

Na uwagę zasługuje fakt, że na Kasprowym niema studni ani wodociągu. Gdyby pożar tego rodzaju wybuchł w chwili większego skupienia publiczności, mógłby mieć fatalne skutki.

Zniżki dla Pod. Tow. Tur. Kr.

Ministerstwo Komunikacji Departament Handlowo-Taryfowy pismem z dnia 27-go stycznia 1937 r. Nr. H. O. II. 42 a/12 zawiadomiło, że sprawa przywrócenia członkom Podolskiego Towarzystwa Turystyczno - Krajoznawczego w Tarnopolu prawa do korzystania z biletów turystycznych na 1000 i 2500 km., uwzględniona zostanie pozytywnie od letniego sezonu turystycznego, t. j. od 1 maja 1937 r.

Polesie przed letnim sezonem

W Brześciu nad Bugiem odbyło się zebranie w sprawach turystycznych. Omawiana była sprawa organizacji Jarmarku Poleskiego w Pińsku. Postanowiono zorganizować szereg pociągów. Na Jarmarku w r. 1937 postanowiono urządzić szereg imprez regjonalnych jak dożynki, produkcje chórów ludowych poleskich, wesele poleskie i t. p.

Następnie postanowiono wzorem lat ubiegłych zorganizować cały szereg pociągów popularnych dla poleszuków na zachód i do większych ośrodków przemysłowo - oświatowych w Polsce. Zadaniem tych wycieczek będzie zaznajomienie poleszuka z kulturą zachodu, pozatem przeprowadzenie propagandy dla Polesia, bowiem uczestnicy tych wycieczek, ubrani w stroje ludowe, mają urządzać po drodze przedstawienia regjonalne, oraz pokazy wytwórczości poleskiej. Jedna z pierwszych podobnych wycieczek urządzona ma być w dniu 4 marca r. b. do Wilna na „Kaziuka".

Postanowiono zwrócić się do władz pocztowych o używanie specjalnej pieczątki do stemplowania listów, z napisem propagującym Jarmark Poleski i Polesie. Również Komitet „Jarmarku Poleskiego" ma już przystąpić do akcji propagandowej, wydając szereg broszur o Polesiu. Na zakończenie pierwszych obrad zebrani postanowili zwrócić się do władz kolejowych o uruchomienie specjalnych pociągów motorowych dla ruchu podmiejskiego Brześcia i Pińska, mianowicie na linji Brześć — Dubica — Domaczewo — Włodawa i Łuniniec — Pińsk — Janów k/Pińska.

Bezpośrednio po tej konferencji odbyło się posiedzenie Wojewódzkiej Komisji Turystycznej. Zebrani omawiali oprócz organizacji, programu i propagandy „Jarmarku Poleskiego", zorganizowanie z całej Polski wycieczek kajakowych i kolejowych na Polesie, organizację łowiectwa i rybołówstwa turystycznego na Polesiu oraz rozwój turystyki kajakowej.

W związku z tem omawiano sprawę ewentualnego zorganizowania Poleskiego Okręgowego Związku Kajakowego, przyczem większość zebranych wypowiedziało się przeciw przystąpieniu poleskich klubów wioślarsko-kajakowych do Polskiego Związku Kajakowego, natomiast zdecydowano utworzyć sekcję kajakową przy nowopowstałym zjednoczonym zarządzie okręgowych związków sportowych na Polesiu.

Następnie poruszono sprawę rozbudowy urządzeń turystycznych na Polesiu. Przewidywana jest budowa następujących schronisk turystycznych: w Przewozie Lachowskim nad jeziorem Białem, (zpowodu braku funduszów budowa ta w tym roku nie dojdzie do skutku). Również jeszcze w roku 1937 Poleski Związek Popierania Turystyki wykończy budowę wielkiego schroniska turystycznego w Horodyszczu nad jeziorem tej nazwy.

Przedstawiciel Kuratorjum Okręgu Szkolnego Brzeskiego w związku z tem stwierdził, że niezależnie od wspomnianych projektów budowy, woj. Poleskie posiada najgęstszą i najlepiej zorganizowaną sieć schronisk szkolnych i stacyj turystycznych w Polsce i jest pod tym względem wzorem dla innych województw.

Poruszono również kwestję uporządkowania miast poleskich i przygotowania ich do napływu turystów, doprowadzenia do porządku środków lokomocji, przedsiębiorstw przemysłu hotelarsko - gospodniego oraz ogólnego stanu sanitarnego.

W związku z tem rozwinęła się szeroka dyskusja, w czasie której stwierdzono, że najbardziej zaniedbany pod tym względem jest sam Brześć.

Na południu Polski coraz więcej turystów

Podług zestawienia referatu turystyki przy tarnopolskim urzędzie turystycznym, dotyczącego ruchu turystycznego i letniskowego na terenie woj. Tarnopolskiego w 1936 r., w porównaniu z 1935 r., zaznaczył się wzrost tego ruchu, wynoszący około 10 proc.

Zaleszczyki wykazały w 1936 r. 4.353 przyjezdnych, a 23 mniejszych letnisk około 2.000. Przez województwo przesunęło się w ciągu sezonu letniego i w okresie świąt winobrania w Zaleszczykach około 15.000 turystów. Na Dniestrze zanotowano około 2.000 kajakowców na 984 kajakach.

Grzechy atlasu prof. E. Romera

W ostatnich tygodniach ubiegłego roku ukazał się pierwszy w Polsce Odrodzonej „Polityczny Atlas Kieszonkowy", wydany nakładem znanej i zasłużonej firmy wydawniczej „Książnica-Atlas". Zewnętrzna szata, sam układ treści, czystość map. dobór użytych kolorów, rozmiary atlasu, a przede wszystkiem sam pomysł wydania takiej publikacji, są ze wszech miar godne pochwały i należy autorowi, prof. E. Romerowi, być wdzięcznym, że uczyniono pierwszy krok, aby uwolnić się od zalewu tego rodzaju wydawnictw zagranicznych, nieraz w treści objawiających wiele tendencyj antypolskich.

Pierwszą radość z pojawienia się atlasiku mąci jednak szereg przykrych spostrzeżeń, z których jedne świadczą, niestety, o zbyt małem zrozumeiniu rzeczy, które koniecznie winny w takiej publikacji się znajdować, inne zaś — to niedociągnięcia lub niedokładności, których obecność w „Atlasie" tłómaczymy jedynie wielkim popiechśem przygotowania wydawnictwa na czas gwiazdkowy. Ale wprawdzie i to nie tłómaczy nadkładcy, gdyż atlasik ukazał się w początku grudnia, a „wyłowienie" błędów i usterek czyli korekta ze strony podpisanego wymagała okresu dwuch dni i, jak z tego widać — gdyby skorygowano jeszcze oryginał przed drukiem w ciągu 2—3 dni, uniknięto by wszystkich niedokładności, a przed gwiazdką ukazałoby się wydanie poprawne.

Nie chcąc być gołosłownym, podaję poniżej niektóre bardziej rażące spostrzeżenia w tej dziedzinie. Sądzimy, że istnienie tych usterek podrywa częściowo wiarę i w dokładność innych mapek — bo korzystający z „Atlasu" przestaje mieć przeświadczenie, że wszystko jest tam w porządku i wszędzie zaczyna „węszyć" niedokładności i błędy.

Weźmy na początek nomenklaturę. Skoro polskie nazwy w spolszczonem podano brzmieniu nawet za granicą, to czemu zamiast cieszyńskiego Jabłonkowa figuruje na stronach 11, 25 i 27 „Jablunkov", w dodatku oznaczony na mapie w miejscu Czadcy jako węzłowa stacja kolejowa? Czemu Głębce w Cieszyńskiem oznaczono zarówna na mapie (str. 17) jak i w „Skorowidzu nazw" jo Głębice! Czemu miasto Žatec w Czechach figuruje w tej postaci tylko na str. 24 (mapa Niemiec), na właściwej zaś mapie Czechosłowacji oraz w skorowidzu (!) jako Żatek? Czemu na mapach i w skorowidzu m. Nachod zwie się „Nachled"? Dlaczego rumuńskie miasto Cluj raz tak się przedstawia, drugi raz zaś jako Kluż? Trzeba było wszakże wprowadzić jakąś metodę — albo postać urzędowego brzmienia, albo nazwę w polskiej postaci (no, i bez błędów!); czemu pisać Szanghaj wedle polskiej wymowy, a Singapur oznaczać w angielskiej pisowni „Singapore"?

Przejdźmy do przykładów z innej dziedziny. W Grecji próżno byśmy szukali stolicy i gdy Fez jest oznaczony (na ogólnej mapie Europy), jako stolica Maroka, to Aten jako stolicy nie podkreślono. Na str. 51 granice Mozambiku są wadliwe: całą połać portugalskiej Afryki Wschodniej atlasik wcielił do brytyjskiej Nyassy.

Zupełną fantazję spostrzegamy na str. 48 na Pamirach: pomiędzy chińskim Turkiestanem, obszarem Z. S. R. R. oraz Afganistanem atlas ukazuje odrębną barwą oznaczony teren — nie wiedzieć do kogo należący. Na mapie Afryki pełną barwą brytyjskich posesyj oznaczono kondominjum Sudanu angloeg-ipskiego, natomiast wadliwie jasny kolor, przeznaczony dla dominjum Unji Południowo-Afrykańskiej, rozciągnięte również względem wyłączonych z niej obszarów, jak ziemie Basutów i Swazi. Wogóle polskiego czytelnika razi brak specjalnego oznaczenia terytorjów mandatowych, co do których naturalne nasze zainteresowanie wciąż rośnie w miarę rozwoju idei kolonjalnej w polskim społeczeństwie. Pomijamy drobniejsze usterki i przechodzimy do pewnego braku zasadniczego. Skoro rolą małego, podręcznego atlasu jest być atlasikiem *politycznym*, to szukamy w nim treści politycznej przede wszystkiem. Korzystać z atlasu będzie niewątpliwie polski pisarz, dziennikarz, urzędnik, kupiec, polityk i wogóle inteligent, pragnący orjentować się w świecie jako tako. Spróbujmy więc znaleźć w atlasiku np. Saksonję, Bawarję, Wandeę, Sabaudję, Karyntję, Morawsko-Śląską ziemię, Ruś Podkarpacką, Kornwalję, banowinę Drawską czy Wardarską, Annam czy Kochinchinę, Andaluzję czy Nawarrę, albo ich granice i t. p. Przecież w użytych podziałkach można było świetnie podać granice głównych podziałów prowincjonalnych.

Brakują: podział Chin lub Indji, oznaczenie na mapach szczegółowych choć częściowo stanów Meksyku (np. na str. 54), lub Brazylji (str. 58), podanie, na jakie republiki dzieli się Zw. Republik Radzieckich (np. na str. 7, 44 i 45), albo Rosja (str. 28 i 29). Zagraniczne wydawnictwa tegoż rodzaju i tegoż formatu potrafią jednak objąć te wszystkie szczegóły, tak bardzo interesujące z punktu widzenia politycznego, że weźmiemy taki np. „Hansa-Ttlas" (wydawnictwo niemieckie, zresztą o silnie antypolskich tendencjach).

W tablicy flag błędnie oznaczono chorągwie Stanów Zjednoczonych (podwójna liczba gwiazd), Chin, Niemiec i Grecji, opuszczono Syrję, Liban, Filipiny, Irak, Transjordanję, Marokko, chociaż umieszczono także kraiki, jak Andorrę, San Marino, Liechtenstein, Monako a także wykreśloną już z map atlasu) Abisynję, oraz półsamodzielne dominja brytyjskie.

Krytyka niniejsza powodowana jest troską, aby dalsze wydania „Atlasu" zostały — w myśl przedmowy prof. Romera, udoskonalone, tem więcej, że potrzeba dobrego, kieszonkowego, niedrogiego, politycznego atlasu jets wciąż u nas bardzo żywa. W dalszych wydaniach możnaby usunąć pewne (w atlasie politycznym) przerosty z dziedziny geografji fizycznej (izotermy, opady i t. p.) w kierunku rozszerzenia i pogłębienia treści z zakresu geopolitycznego.

w. mil.

Układ turystyczny z Włochami

Rokowania polsko-włoskie, które miały rozpocząć się 18-go lutego, o czem już donosiliśmy, uległy opóźnieniu i dopiero w dniu dzisiejszym rozpoczynają się w Rzymie.

Stanowią one część rokowań handlowych, mających na celu zawarcie rocznego traktatu polsko-włoskiego.

Główne zasady przyszłego układu turystycznego zostały już omówione w Warszawie w czasie niedawnego pobytu delegata generalnej dyrekcji do spraw turystyki rządu włoskiego, p. A. Biseo. Układ turystyczny, wobec istniejących u nas ograniczeń dewizowych, musi być oparty na zwiększeniu eksportu do Włoch, dla pokrycia ujemnego salda, wywołanego przez wyjazdy Polaków.

W skład polskiej delegacji wchodzą pp. Paraskowicz z Min. Skarbu, Riediger i Leszczyński z Min. Przemysłu i Handlu, Krzemień z Min. Rolnictwa oraz radca handlowy ambasady przy Kwirynale p. Mazurkiewicz. Przewodniczy delegacji radca Jan Wszelaki.

Plon wileńskiego konkursu

Dnia 1 lutego r. b. zamknięty został konkurs pamiątek regjonalnych, zorganizowany przez Zw. Propag. Turyst. Zainteresowanie konkursem było olbrzymie. 70 wystawców nadesłało przeszło 300 prac, wśród nich wiele ze wsi. O wartości regjonalnej i artystycznym autentyzmie eksponatów świadczy fakt, że jedna z nagrodzonych wieśniaczek, zgłaszając się po odbiór honorarjum, podpisała swój dyplom... trzema krzyżami. Konkurs więc okazał się idealną drogą do wydobycia bogatych możliwości naszych ziem.

Po otwarciu kopert z hasłami okazało się, że 5 pierwszych nagród po 40 zł. zdobyli: p. Aleksander Azarewicz — za ceramikę, p. Leon Jurewicz—za drewniane minjaturki krzyżów przydrożnych. Pracownia malarsko-zabawkarska (zauł. św. Ignacego 12-8), za stylizowane zabawki z drzewa, p. Barbara Szopówna — za lalki z włóczki, p. Michał Warakomski — za figurkę św. Krzysztofa w metalu.

Następne 4 nagrody po 25 zł. przypadły: p. Marcinowi Filipowiczowi za bransoletkę z drzewa, p. Marjanowi Meszczyńskiemu — za drzeworyty i dwie Rodzinie Kolejowej w Wilnie za charakterystyczne lalki z materjału, przedstawiające typ baby z pielgrzymki do Kalwarji oraz typ Poleszuka w pielgrzymce do Ostrej Bramy.

Pięć trzecich nagród po 10 zł. uzyskały prace: p. Stefanji Dabulewiczowej — minjatury palemek z włóczki, p. Stanisławy Hermanowiczówny — ozdoby choinkowe ze słomy, Rodziny Kolejowej — wisiorki z drzewa, p. Anny Wojciechowskiej — miniatury palemek „ruszczycówek", p. Józefa Wiśniewskiego — minjaturki krzyżów przydrożnych.

Tegoroczny „Kaziuk"

Tegoroczny „Kaziuk" zapowiada się wyjątkowo uroczyście. Organizacja jego spoczywa w ręku Związku Propagandy Turystycznej.

Przyjeżdżający na ten dzień turyści będą mieli okazję zapoznać się z artystycznem bogactwem naszych ziem.

Każdy turysta otrzyma pamiątkowy znaczek, wyobrażający „kaziukowy piernik": serce, albo stylizowanego konika. Te same symbole widnieć będą na chorągiewkach, któremi na ten dzień przystroją się stragany i sklepy.

3-go marca w lokalu Zw. Propag. Turyst. (Mickiewicza 32) otwarta zostanie wystawa drzeworytów młodych grafików wileńskich. Prace te będą sprzedawane na miejscu. Wstęp bezpłatny. Godziny otwarcia 9 — 15.

W symbolicznym pochodzie „Przesilenia wiosny z zimą", niesione będą olbrzymie figury-maszkary, wyobrażające Zimę, Mróz i Grypę. Kukły te przygotowują absolwenci Wydz. Sztuk Pięknych U. S. B.

Liczny udział młodzieży szkolnej oraz mobilizacja miejscowych artystów zapewni tegorocznemu „Kaziukowi" poczesne miejsce wśród imprez, które uświetnią jubileusz 550-lecia m. Wilna.

ZYGMUNT KOCZOROWSKI

Jak podróżować tanio?

IV.

Dopiero po zwiedzeniu ulic, placów, wybrzeży i gmachów publicznych, udajemy się do parków, ogrodów, muzeów i ukrytych we wnętrzach domów osobliwości miasta. Mając niewiele czasu, lepiej jest w każdym razie zwiedzić miasto jedynie tylko pod względem jego położenia i wyglądu zewnętrznego, niż poświęcić ten czas na szczegółowe obejrzenie jednego muzeum, kościoła lub parku, które nie mogą same dać pojęcia o fizjognomji całości miasta. Na ostatnim planie są wycieczki zamiejskie.

Przedmioty pamiątkowe najlepiej jest nabywać w ostatnim dniu pobytu, gdyż wtedy wiemy już gdzie i jakie są do nabycia i które z nich są najtańsze. Nie będziemy wtedy biadać, żeśmy kupili nie tamten, lecz ten przedmiot i zapłacili drożej, niż gdzieindziej.

W przeddzień wyjazdu w dalszą drogę, udajemy się na dworzec kolejowy, aby poinformować się o godzinach odejścia rannych pociągów i kupić zawczasu bilet (jeżeli nie mamy okrężnego biletu blankietowego). Z pośród rannych pociągów wybieramy możliwie najwcześniejszy, aby przybyć jeszcze za dnia do następnego miejsca postoju. Dowiadujemy się również, którym tramwajem można przyjechać z naszego hoteliku (gdy jest daleko) na dworzec. Należy również kupić trochę pieczywa na jutrzejsze śniadanie i lekkiego jadła na drogę, nie zapominając napełnić termos lub manierkę herbatą lub innym napojem.

Rachunek hotelowy najlepiej uregulować wieczorem i poprosić, jeżeli się nie liczy na samego siebie, o obudzenie o właściwej godzinie, z uwzględnieniem czasu potrzebnego na spożycie śniadania. Rzeczy powinny być jeszcze wieczorem spakowane z grubsza, aby je rankiem tylko uzupełnić. Dźwiganie własnych pakunków na dworzec jest bardzo zdrową gimnastyką poranną, a przytem mało krępującą, wobec wczesnego ranka, jeżeli oczywiście dworzec nie jest zbyt odległy.

Po usadowieniu się w wagonie, wyciągamy mapy i przewodniki, aby śledzić drogę, którą będziemy przebywali. Turysta, odznaczający się zainteresowaniami technicznemi, może, korzystając z dłuższego postoju pociągu na większych stacjach pośrednich, obejrzeć parowóz lub lokomotywę elektryczną swego pociągu, oraz kupić widokówki, upamiętniające jego przejazd przez tę stację. Zainteresowanie turysty skupia się podczas jazdy, jak to już było powiedziane, na krajobrazie widzianym z okna wagonu, wobec czego nie wdaje się on w szablonowe gawędy ze współpodróżnymi, (nawet gdyby nie brak było wśród nich pięknych pań). Naogół biorąc sama konstrukcja wagonu, w którym usadowiliśmy się, i znajdujące się w nim udogodnienia i nowości techniczne są ciekawsze od znudzonych i sennych fizjognomij naszych współpodróżnych, którym ma się ochotę w biały dzień powiedzieć: Dobranoc!

V.

Podróż do obcych krajów

Przygotowujemy ekwipunek trzeciej kategorji, składający się z dwu walizek i podręcznej walizeczki lub plecaka, wkładając w te pakunki przedmioty opisane poprzednio. Moglibyśmy oczywiście ilość tych pakunków zmniejszyć, dokupując sobie, podczas tej długotrwałej podróży, przedmioty niezbędne podczas dłuższych postojów. Wychodząc jednak z założenia, że podróż musi być jaknajtańsza, lepiej jest wziąć odzież i przedmioty podręczne ze swych zapasów domowych, gdyż w podróży wszystko niszczy się szybciej, a więc lepiej jest donosić to, co już zostało w pewnym stopniu zużyte w domu.

Wobec długotrwałości podróży, należy zabrać ze sobą zeszyt do notowania wrażeń, których będziemy mieli tak dużo, iż często silniejsze wrażenia i przeżycia mogą eliminować z pamięci mniej efektowne, lecz cenne. Ważniejsze wydarzenia i obserwacje dnia notujemy w tym zeszycie przed udaniem się na spoczynek.

Udając się w daleką podróż turystyczną, można liczyć tylko na posiadane zasoby pieniądza. Są jednak wyjątkowe wypadki, gdy turysta, udający się np. do zamorskiego kraju, otrzymuje na okręcie pracę, którą opłaca koszta swego przejazdu, lub wogóle dorywczy zarobek dający mu trochę pieniędzy. Nie można jednak na to napewno liczyć, tem bardziej, iż obecnie wszędzie uważają turystę za człowieka obowiązanego tylko do wydawania możliwie jaknajwiększej ilości pieniędzy. Podróżujący cudzoziemiec, który ogranicza do minimum koszty swych podróży, wydaje się obywatelom wielu krajów zachodnio - europejskich człowiekiem podejrzanym, prawie przestępcą. Nie trzeba jednak tego brać do serca, gdyż w obecnych czasach każde państwo chce zarabiać na turystyce i to jaknajwięcej.

Kontrola paszportów i rewizja walizek przy przejeździe przez granice państw jest obecnie bardzo uproszczona, nie należą jednak nadal do przyjemnych atrybutów podróży zagranicę. Po okazaniu obu władzom granicznym paszportu, najlepiej, nie czekając na prośbę celników, otworzyć swe walizki i odsłonić lojalnie ich zawartość.

(d. c. n.)

Kanał Wołga-Moskwa

Główną wodną linję komunikacyjną europejskiej części ZSRR stanowi rzeka Wołga, połączona na północy z morzami Bałtyckiem i Białem kanałem Białomorsko-Bałtyck. Kanał Wołga—Don, będący obecnie w budowie, umożliwi bezpośrednią komunikację drogą wodną między Bałtykiem i morzami Azowskiem i Czarnem.

Długość kanału wyniesie 128 km. Dla uzyskania wystarczającej ilości wody do napełnienia kanału, w górnym biegu Wołgi zbudowano olbrzymią tamę, która już w bieżącym roku podniesie poziom rzeki o 18 m. i stworzy wielki zbiornik wody „Moskiewskie Morze" o powierzchni 360 km^2.

Kanał posiadać będzie 9 szluz, z których 5 od strony Wołgi służyć będzie do podnoszenia statków, idących do Moskwy na poziom najwyższego punktu działu wodnego (koło stacji Insza), zaś 4 następne umożliwią opuszczanie statków na rzekę Moskwę. Szluzy napełniać będzie 5 stacyj pomp, każda o 8 olbrzymich pompach o wydajności 2000 wiader na sekundę.

Głębokość kanału i szluz wyniesie 5,5 metra, szerokość kanału 85,5 m. zaś szluz 30 m. Umożliwi to swobodny przepływ wielkich trójpokładowych statków o szerokości 20 i długości 100 metrów oraz barek stalowych 25 m. szerokości, 187 m. długości i 18.000 ton pojemności przy zanurzeniu 4.5 m. Komory szluz posiadać będą 300 m. długości, mieszcząc 2 lub więcej statków, zależnie od ich rozmiarów.

Kanałem spławiane będą głównie produkty zbożowe, drzewne, mineralne, przetwory naftowe i materjały budowlane.

Ważne znaczenie mieć będzie kanał dla zaopatrywania w wodę miasta Moskwy; przy 5 miljonach mieszkańców przypadnie 500 litrów dziennie na głowę, co przekroczy czterokrotnie obecne zużycie. Równocześnie zwiększy się znacznie szybkość prądu rzeki Moskwy, co zmniejszy zanieczyszczenie rzeki w granicach miasta.

Energja wody, zasilającej kanał, wykorzystana zostanie dla uruchomienia kilku elektrowni wodnych ogólnej mocy 67.000 KW.

Prace, związane z budową kanału, imponują swym ogromem w porównaniu z innemi największemi przedsięwzięciami tego rodzaju zarówno w ZSRR, jak i w innych krajach. Wystarczy wspomnieć, że roboty ziemne przy budowie tego kanału wynoszą 148.000.000 m^3, zaś łącznie z 25 miljonami m^3 piasku i żwiru użytego do budowy — 173 miljony m^3, podczas gdy przy budowie kanału Panamskiego, trwającej 35 lat, wykopano 165 miljonów m^3, a kanału Sueskiego — 75 miljonów m^3 (w ciągu 11 lat).

Budowa kanału Wołga—Moskwa trwać będzie przytem tylko 5 lat (1932—1937).

Takie tempo pracy umożliwione zostało jedynie dzięki zastosowaniu odpowiednich środków technicznych: przy budowie pracują 163 ekskawatory, 55 potężnych hydromonitorów, 161 parowozów, 221 motorów, 3100 wagonów, 1645 samochodów ciężarowych i 12.855 koni.

Wzdłuż kanału, w osiedlach i ośrodkach przemysłowych, zbudowane zostaną przystanie osobowe i towarowe, na brzegach powstaną ogrody, ośrodki sportów wodnych i t. p.

Wspaniałe budowle nabrzeżne i urządzenia hydrotechniczne posiadać będą fasady z polerowanego różnobarwnego kamienia, ozdobione płaskorzeźbami.

Kształtne arkady, spadające ku wodzie kamienne tarasy, rzeźby, odbijające się w lustrzanej powierzchni wody, wreszcie krajobrazy, harmonizujące z architekturą kanału i jego budowli stworzą imponującą całość.

Stulecie kolei Kraków-Wiedeń

W tych dniach upłynęło sto lat od wybudowania tzw. Kolei Północnej, łączącej Kraków z Wiedniem. Pierwotnie była to kolej przeznaczona dla przewozu soli z Bochni i Wieliczki do Wiednia; później cel ten poszedł w zapomnienie, a kolej Ferdynanda, tak nazwana od imienia ówczesnego cesarza, stała się linją łączącą wschód z zachodem, zwłaszcza po wybudowaniu linji Kraków — Lwów — Podwołoczyska, zwanej koleją Karola Ludwika od imienia brata cesarza Franciszka Józefa, protektora Galicji.

Dzieje tej kolei przedstawiają się dość ciekawie: Dnia 4 marca 1836 wydał cesarz Ferdynand przywilej na budowę linji kolejowej z Wiednia do Bochni, domowi bankowemu Rotschildów i już 6 stycznia 1837 był gotów pierwszy mały odcienk z Wiednia do Wagram. Przy podpisywaniu koncesji powiedział cesarz Ferdynand: „Omnibus z Berna przychodzi często pusty; nowa kolej nawet nie pokryje kosztów..." Ta przepowiednia wcale się nie sprawdziła i „Północna Kolei imienia Ferdynanda" (tak brzmiała oficjalna nazwa), stała się podstawą bogactwa austrjackiego domu Rothschildów. Kapitał zakładowy wynosił 12 miljonów guldenów w akcjach po 1000 guldenów — z czego Rothschildowie nabyli jeszcze przed rozpisaniem subskrypcji 8000 akcyj.

Głównym inicjatorem budowy tej kolei był profesor mineralogji i towaroznawstwa na politechnice wiedeńskiej Franciszek Riepl, który zbadał geologiczny układ Cieszyńskiego Śląska i poznał bogactwo tamtejszych pokładów węglowych. Pierwotnie miał to być konny tramway, dopiero gdy Riepl odbył podróż do Anglji i obejrzał budowane tam lokomotywy, zdecydował się na trakcję parową. Z jego również inicjatywy dom Rothschildów stworzył pod firmą towarzystwa kolejowego wielkie walcownie i stalownie w Witkowicach i nabył Ostrowieckie zagłębie węglowe. Był to doskonały interes.

W czerwcu 1837 roku połowa linji była gotowa, ale dopiero w 1838 roku doprowadzono ją do Krakowa. Później powstały odgałęzienia do Bielska - Białej i do Szczakowa, gdzie Kolei Ferdynanda połączyła się z ówczesną Warszawsko - Wiedeńską koleją. Długość jej wynosiła na głównej linji 412 km., na linjach bocznych 286. Koncesja wydana na 50 lat została następnie przedłużona.

Po wojnie została przy Austrji tylko mała część z Wiednia do granicy czeskiej; Polska otrzymała odcinek od Zebrzydowic do Krakowa i wszystkie bocznice na tej przestrzeni.

Jak będzie organizowany
Tatrzański Park Narodowy?

IV.

Na szlakach znakowanych, biegnącycąh wzdłuż dróg i utrzymanych ścieżek szerszego i węższego typu, winny być przy przejściu potoków ustawione kładki, przyczem kładki te przy szerszych przejściach winny być zabezpieczone poręczą. Kładki należy budować w ten sposób, aby u brzegów były umocowane i zabezpieczone w sposób trwały przed zabraniem przez wodę. Również na niektórych szlakach nieznakowanych mogą być pobudowane tego rodzaju kładki za wiedzą i zgodą Zarządu Parku.

Wszelkie pływanie łódkami, czółnami, kajakami, tratwami i t. p. po wodach tatrzańskich w obrębie Parku winno być zakazane. W szczególnych wypadkach (badania naukowe i t. p.) winien Zarząd Parku udzielić zezwolenia.

„Droga pod Reglami“ powinna zachować charakter pieszego szlaku przechadzkowego, wyposażonego w ławki i utrzymanego w porządnym stanie. Droga ta winna być przedłużona jako ścieżka piesza w kierunku wschodnim od górnego Bystrego pod Nosalem do przecięcia z szosą do Morskiego Oka, — zaś w kierunku zachodnim od ujścia Doliny Małej Łąki do Kościelisk, poczem do połączenia ze szlakiem turystycznym w Dolinie Cichej Orawskiej. Na obecnie istniejącym odcinku przejazdy wozowe winny być na drodze pod Reglami ograniczone jedynie dla upoważnionych władz leśnych i parkowych oraz dla odnośnych użytkowców serwitutowych.

Obozowanie stałe (trwające dłużej niż kilka dni, względnie obejmujące większą ilość osób, czy to dla jakichś kursów, kempingu) w namiotach lub specjalnie do tego celu wyznaczonych prowizorycznych budowlach (domkach kempingowych) powinno ograniczyć się do pogranicza parku. Zarząd Parku winien ustalić miejsca na ten cel przeznaczone zapewniając im odpowiednią organizację. Jako miejsca na ten cel szczególnie odpowiednie, wymienia podkomisja ujście Doliny Chochołowskiej (Polana Siwiańska), ujście Doliny Kościeliskiej (Kira Miętusia), okolice Wierchu Porońca, Łysej Polany i t. p. W związku z zaprowadzeniem tych miejsc obozowania, winny być uwzględnione miejsca postojowe dla automobilistów, uprawiających kemping. Za zorganizowanie tych miejsc uważa podkomisja zarządzenie odpowiedniej budowli, dozorowanie i t. d.

Zakładanie ognia na obszarze leśnym i kultur leśnych winno być całkowicie zakazane. W obrębie pasa kosodrzewiny założenie ognia może być usprawiedliwione jedynie względani istotnej i nieodwołalnej potrzeby. Na miejsca stałego obozowania, powinien Zarząd Parku za skromną opłatą dostarczać drzewa opałowego.

Komunikacja szosowa w okolicy Parku i w samym Parku Narodowym powinna się opierać na zasadzie komunikacji okrężnej dookoła Tatr, a w głąb Tatr powinny sięgać tylko drogi wypadowe od tej komunikacji okrężnej. Drogi okrężne powinny przebiegać dwoma pierścieniami, z których pierwszy, o charakterze wybitnie wirowym, otaczałby Tatry w pewnem oddaleniu i na terenie Polski przebiegałby po linji Chyżne — Czarny Dunajec — Nowy Targ — Czorsztyn — Niedzica, drugi zaś, bezpośrednio u stóp Tatr i granicy Parku przebiegający, byłby przeznaczony przede wszystkiem dla komunikacji wzdłuż Parku, przebiegając na terenie Polskim trasę Molkówka — ujście Doliny Chochołowskiej — ujście Doliny Kościeliskiej — Zakopane — Jaszczurówka — Cyhrla — Poroniec — Łysa Polana. Jako drogi wypadowe w głąb Tatr, odchodzące od tej wewnętrznej drogi okrężnej, podkomisja przewiduje drogi: a) Łysa Polana — Morskie Oko: b) Zakopane — Kuźnice, c) ujście Doliny Kościeliskiej w głąb doliny i d) ujście Doliny Chochołowskiej w głąb doliny.

Co do charakteru tych dróg powinny być zastosowane następujące zasady: co do szosy okrężnej, dalszej zwyczajne przepisy odnośnie do budowy dróg z tem, że droga ta powinna otrzymać nawierzchnię szlachetną i powinny być na niej skasowane reklamy. Co do drogi okrężnej podtatrzańskiej, powinny być zastosowane następujące zasady: a) szerokość drogi winna wynosić około 5 m, tak aby się na niej mogły wyminąć dwa nowoczesne autobusy, b) nawierzchnia winna być asfaltowana, na zakrętach i większych spadkach wykładana kostką, utrzymana w kolorze ciemnym, c) zamiast słupów przydrożnych, drewnianych należy stosować słupy z grubo ociosanego kamienia miejscowego, d) stacje obsługi wzgl. pompy benzynowe winny się znajdować tylko w następujących miejscach: na Łysej Polanie, w Jaszczurówce, w Zakopanem oraz u wylotu doliny Kościeliskiej i Chochołowskiej, e) garaże powinny znajdować się tylko w Zakopanem i na Łysej Polanie, f) reklamy przydrożne nie powinny się znajdować na żadnej z tych dróg, g) międzynarodowe znaki ostrzegawcze winny być zamieszczone dyskretnie, h) parki samochodowe winny się znajdować na Łysej Polanie, w Jaszczurówce i u wylotu dolin Kościeliskiej i Chochołowskiej. Parki te powinny być dość obszerne ze względu na konieczność zatrzymywania się w tych miejscach autobusów, i) miejsce postoju samochodów winno znajdować się ponadto w miejscu połączenia drogi okrężnej z drogą do Bukowiny na km. 17,6 w kierunku do Morskiego Oka, k) po drogach tego pierścienia mogą kursować wszystkie typy pojazdów mechanicznych, nie wyłączając nawet samochodów ciężarowych, a ruch może się odbywać w dwu kierunkach. Co do drogi wypadowej z Łysej Polany do Morskiego Oka powinna ona być rozszerzona tak, by mogły się na niej minąć dwa autobusy. Nie jest natomiast wskazaną rzeczą zaopatrywanie tej drogi specjalną nawierzchnią, wystarczyłaby droga z tłucznia polanego odpowiednim środkiem pyłochłonnym, utrzymana w kolorze ciemnym. Na końcu drogi winien być utworzony park samochodowy. Ze względów widokowych powinny być w kilku miejscach utworzone linje widokowe.

(d. c. n.)

Wiosna się zbliża!
ptaki wracają

W życiu, jak dawniej, bezzmiennie obraca się ziemski kołowrót, zmieniając pory roku... wiosna idzie! Jak zawsze wesoła, uśmiechnięta. Gwarem ptasich głosów i pięknemi ewolucjami w powietrzu będziemy się znowu zachwycali i podziwiali pozorną beztroskość skrzydlatej rzeszy. Nas to nie obchodzi, iż poza tą wesołością i zgrabnemi ruchami kryje się troska i niepokój o jutro a może nawet o dziś.

Ptaki, dzięki szybkiej przemianie materji, oraz niewielkim rozmiarom owadów, zmuszone są głód swój zaspakajać wielką ilością oraz wieloma gąsienicami i jajeczkami. Cyfry wyrażające ilość zjedzonych sztuk są wielkie, może dla naszej wyobraźni zbyt wielkie. Porównanie tych ilości pokarmów w stosunku do naszych apetytów może dokładniej zorjentować nas w kłopotach ptasich o wykarmienie potomstwa. W pomyślnych warunkach może ptak zjeść dziennie trzy razy tyle wiele sam waży.

Wiosna i przybycie nowych ilości skrzydlatej rzeszy muszą nas skierować w stronę interesów ptasich i naszych. W naszych interesach leży walka ze szkodnikami, które niszcząc nam plony, poważnie naruszają dochodowość gospodarki ludzkiej. Prof. Z. Mokrzecki obliczył, iż Polska naskutek szkodliwej działalności owadów, ponosi każdego roku około jednego miljarda złotych strat!

Nie jesteśmy dość bogaci by łożyć takie sumy na utrzymanie tych szkodników, musimy więc pomoc ptasią przyjąć z wdzięcznem sercem i sami pośpieszyć z wydatną pomocą w organizowaniu placówek ptasich.

Dzisiejszy stan gospodarstw i ich racjonalizacja przyczyniły się do zniszczenia bytu ptasiego. Mimo widocznych korzyści ludzie utrudnili ptakom zamieszkiwanie w ogrodach i lasach, utrudniając sobie walkę ze szkodnikami owadziemi. Zwróćmy się z dniem dzisiejszym w stronę organizowania i zakładania towarzystw popierających ochronę ptaków, ale równocześnie sami czynnie pomóżmy skrzydlatej rzeszy. Na wiosnę trzeba nam gniazd dla ptaków, prostych, tanich, ale praktycznych, które, służąc dobrze, spełniłyby swój cel. Typ skrzynki-domku wg. dr. J. Sokołowskiego najlepiej nadaje się do tego celu. Ulotki, drukowane przez Ligę Ochrony Przyrody, mogą nam być bardzo pomocne, gdyż podają one wymiary tych skrzynek dla rozmaitych gatunków ptasich. Z drugiej strony zwróćmy baczną uwagę na otaczające nasze zabudowania zarośla i krzewy, w których mogłyby ptaki wić swe gniazda. Odpowiednio przycięte okółki rozrosną się, tworząc gąszcz, w którym ptaki mogą zamieszkać.

Ponieważ ptaki żerują w okolicy swego zamieszkania i wymagają określonej powierzchni, na której mogłyby żerować, należy gniazda zakładać w odległościach nie mniejszych niż 30—40 mtr. dla ptaków małych (np. sikory, muchołówki), zaś dla większych tak należy zwiększyć te odległości, aby żerowiska były wystarczające do wyżywienia ptasiej rodziny.

Na wiosnę ptaki szukają pomieszczeń, dlatego teraz już nadchodzi najwyższy czas na rozwieszanie skrzynek i tworzenie okółek, aby ptaki, po nadlocie w naszą okolicę, mogły odrazu zamieszkać, nie wynosząc się gdzie indziej.

Ochrona ptactwa opłaci się sowicie ,gdy zastosujemy się do powyższych wskazówek. Wydatek na skrzynkę-gniazdko będzie celowy, gdy skrzynka zawiśnie w odpowiednim czasie. Spóźnione urządzenie gniazda da wynik dopiero w następnych latach. Weźmy się więc do dzieła, pomóżmy ptactwu, a wówczas będziemy mogli spodziewać się, że ilość szkodników w naszych ogrodach, polach i lasach zmniejszy się.

Jeśli zaś budując gniazdko, potrzebujemy wskazówek, to zwróćmy się do Sekcji Ochrony Ptaków, a otrzymamy od niej ulotkę, wyjaśniającą krótką, zwięzłą, ale praktyczną.

Sekcja Ochrony Ptaków mieści się w Lidze Ochrony Przyrody. Warszawa, N. Świat 19 m. 3.

D. Wolny.

Działalność odczytowa
Krakowskiego Oddziału Ligi Ochr. Przyrody w Polsce

Wzorem lat poprzednich zarząd oddziału krakowskiego LOP zorganizował w lecie roku bieżącego szereg pogadanek o ochronie przyrody na kolonjach wakacyjnych młodzieży szkolnej.

Instruktorzy LOP w liczbie 7 objechali 17 kolonij wakacyjnych urządzonych przez szkoły średnie ogólnokształcące (6 gimnazjów, w tem 4 męskie i 2 żeńskie), zawodowe (4, w tem 2 żeńskie, 1 męskie i 1 koedukacyjne), przez organizacje społeczne (Instytut Wychowawczy Opieki Pozaszkolnej w Podgórzu, T-wo Przeciwgruźlicze w Krakowie i YMCA — razem 4 kolonje i półkolonje), przez Kuratorium Okr. Szkolnego w Poznaniu (lecznicza kolonja w Rabce) oraz przez Związek Harcerzy (3 kolonje męskie).

Ilość młodzieży na poszczególnych kolonjach wahała się od 27 do 70. Najwyższa była na półkolonjach T-wa Przeciwgruźliczego w Krakowie (w Parku dr. Jordana), dochodząc do liczby 450 (na półkolonji chłopców) i do 500 (na półkolonji dziewcząt). Ogółem liczba młodzieży we wszystkich 17 kolonjach przekroczyła 1500.

Wiek młodzieży wahał się od 8—15 lat w półkolonjach i od 13 — 23 na szkolnych kolonjach.

Instruktorzy LOP wygłosili w tych 17 kolonjach 50 pogadanek, ilustrowanych fotografjami, pochodzącemi również ze zbiorów Pań. Rady Ochr. Przyr., urządzili 8 wycieczek większych, jedno i parodniowych, ((między innemi w Tatry, na Babią, Turbacz i t. d.) i 7 krótkich na życzenie młodzieży w celu zaznajomienia jej z florą okoliczną.

Tematy pogadanek obejmowały „Ogólne zasady i organizacje ochrony przyrody“ (10 pogadanek), „Ochrona przyrody, jako zadanie młodzieży szkolnej, zwłaszcza harcerzy“ (3), „Parki i Rezerwaty Natury“ ogólnie (9), poszczególne, jak Tatry, Pieniny, Babia, Gorce, Białowieża (15), „Ochrona roślin, zwierząt, przyrody nieożywionej i krajobrazu“, ogólnie (6) i w szczególności „Ochronę ptaków (3); wreszcie 5 pogadanek było poświęconych „Zachowaniu się młodzieży szkolnej na wycieczkach“.

Instruktorzy starali się pobudzić zainteresowanie młodzieży przez zachęcanie jej do stawiania pytań, to też po niektórych pogadankach rozwija się ożywiona dyskusja.

Kurs odczytów wakacyjnych, połączony ze znacznemi kosztami wyjazdów instruktorów na kolonje, doszedł do skutku dzięki zasiłkowi w kwocie 200 zł., udzielonemu na ten cel przez p. Delegata Min. W. R. i O. P., do spraw Ochrony Przyrody Rektora U. J. dra Władysława Szafera z funduszów Pań. Rady Ochr. Przyrody.

B. Dyakowski.

Przewodn. Oddz. Krak. LOP.

wiadomości turystyczne łódzkie

„To się nie da zrobić"

W dniu 22 lutego odbyła się w Łodzi konferencja, zorganizowana przez Warszawską Dyrekcję P. K. P. w celu wysłuchania postulatów Łodzi w związku z opracowywanym wiosennym rozkładem jazdy.

Na konferencji reprezentowane były wojsko, poczta, izba przemysłowo-handlowa, związki zawodowe, stowarzyszenia i instytucje, biura podróży, rzemiosło i t. p.

Niestety, konferencja minęła się z celem. Przedstawiciele dyrekcji tylko w bardzo nielicznych wypadkach dawali odpowiedź pozytywną na prośby Łodzi i to wyłącznie w sprawach mniejszej wagi. W odniesieniu do poważniejszych zagadnień, wychodzących poza szczupłe ramy komunikacji podmiejskiej spotykano się z odpowiedziami w rodzaju: „To się nie da zrobić", „Na to brak funduszów", „Nie mamy wagonów" i t. p.

A poruszane były sprawy istotnie dużej wagi.

Fatalne Kutno

Połączenie z Kutnem, a co za tem idzie z Toruniem, Bydgoszczą i Gdynią, nadal szwankuje. Projekt rozkładu jazdy przewiduje znowu fatalne potraktowanie Łodzi. A więc przede wszystkiem pociąg bezpośredni do Bydgoszczy, który odchodzić ma z Łodzi Kal. o 15.50, ma zatrzymywać się w Kutnie, ni mniej ni więcej, tylko 104 minuty...

Nie lepiej dzieje się na szlaku Łódź Kal. — Poznań przez Kutno. Pociąg do Poznania, który odchodzić ma z Kutna o godz. 18.46, przybywa z Łodzi o godz. 17.10, a więc znów przeszło półtorej godziny oczekiwania w Kutnie.

To samo dotyczy Płocka. Przybywa się z Łodzi Kal. do Kutna o g. 17.10, ale połączenie do Płocka następuje dopiero po... 100 minutach oczekiwania.

Oczywiście, ta fatalna komunikacja była przedmiotem dłuższej debaty. Łódź domagała się przesunięcia godzin odjazdów.

Przedstawiciele dyrekcji, aczkolwiek uznali słuszność postulatów łódzkich, **nie dali nawet nadziei na zrealizowanie tego dezyderatu** i oświadczyli, że w rachubę wchodzą trudności natury technicznej, które są narazie nie do pokonania. Gdyby więc istotnie nie zaszła tu żadna zmiana, połączenia przez Kutno należałoby uznać za fatalne i krzywdzące Łódź.

Torpeda do Gdyni

Bezpośrednio z komunikacją przezKutno wiąże się sprawa połączenia Łodzi z pociągiem pośpiesznym, odchodzącym z Kutna o godz. 17.15 do Gdyni. Tu Łódź życzyłaby sobie uruchomienia torpedy.

Pociąg motorowy na tym szlaku przybliżyłby znacznie Gdynię do Łodzi, co jest specjalnie ważne w okresie letnim.

Przedstawiciele dyrekcji oświadczyli, że nie rozporządzają wagonami motorowemi. W rachubę wchodzi również kwestja torów.

Jeżeli chodzi o komunikację z Gdynią, to pociąg, który z dworca Kaliskiego odchodzić ma o godzinie 22.40, jest o tyle niewygodny, że podróż nim trwać będzie aż 10 godzin.

5 godzin do Warszawy!

Następnie omówiono komunikację Łódź Kal. — Warszawa.

Tu Łódź ma jedno zastrzeżenie, mianowicie czas trwania podróży. Pociąg odchodzący z Łodzi o godzinie 12.14 (jedyne połączenie „obiadowe"), który uznany jest za przyśpieszony, jedzie do Warszawy... 5 godzin i przybywa o 17.08. Tu napewno można skrócić podróż o dobre trzy kwadranse.

W tym względzie obiecano pewną poprawę...

Koluszki zjadają szybkość

Z zagadnień o szerszem znaczeniu — na pierwszy plan wysunęła się sparwa skrócenia czasu jazdy z Łodzi do Koluszek, a tem samem skrócenia komunikacji między Łodzią a szeregiem miast na trasie Łódź — Katowice i Łódź—Kraków.

Należy do wszystkich pociągów dalekobieżnych, przechodzących przez Koluszki, uruchomić torpedę, aby podróżny mógł w całej rozciągłości korzystać z „pośpiechu". W tej sytuacji, jaka istnieje, czas zaoszczędzony przez jazdę pociągami pośpiesznemi marnuje się na krótkim odcinku Łódź—Koluszki. Najważniejszem połączeniem byłaby torpeda wychodząca z Łodzi o godz. 8.40, która miałaby w Koluszkach połączenie z Katowicami i Krakowem, z torpedą zaś Katowice — Warszawa, do Warszawy.

Dyrekcja uznała wprawdzie słuszność takiego postulatu, ale stwierdziła jednocześnie, iż narazie może go tylko włączyć do... teki projektów.

Do Warszawy przez Łowicz

W nowym rozkładzie zostaje wprowadzona komunikacja Łódź—Warszawa przez Łowicz, co naturalnie przez szerszy ogół rzeszy turystów, zostanie przyjęte z dużem zadowoleniem, gdyż dotychczas każdy wyjeżdżający do Łowicza musiał przesiadać się w Zielkowicach, a w razie spóźnienia się pociągu przybywającego z Łodzi, musiał szukać innej lokomocji.

Między innemi, skrócono czas przejazdu innych pociągów kursujących między Łodzią i Warszawą o 35 minut.

Łódź odcięta od Tomaszowa

Dłuższą debatę wywołała sprawa komunikacji na szlaku Łódź — Słotwiny — Skarżysko — Lwów.

Tu wskazano delegatom dyrekcji warszawskiej, że w godzinach między 15.52 a 21.30 niema połączenia z Tomaszowem i odwrotnie między 17.35 a 23.02 Tomaszów niema połączenia z Łodzią. Nie można więc wyjechać do Tomaszowa i po załatwieniu swych spraw (jak to się dzieje w komunikacji z Warszawą) wrócić tego samego dnia do Łodzi, choć miasta te są blisko siebie położone. Dla Łodzi niezbędną jest jeszcze jedna para pociągów, wychodzących z Łodzi około godz. 19 i z Tomaszowa o 20.30 — 21-szej.

Przymusowy nocleg we Lwowie

Komunikacja ze Lwowem jest o tyle niewygodna, że pociąg dzienny przybywa tam dopiero o godz. 11-ej wieczorem, co zmusza kuracjuszów Truskawca i innych uzdrowisk w okolicach Lwowa do nocowania we Lwowie.

Tylko 1 wagon do Krakowa

Komunikacja z Krakowem stanowi bodaj największą bolączkę. Niema właściwie ani jednego połączenia bezpośredniego, a jeden wagon bezpośredniej komunikacji przy pociągu wychodzącym o godz. 0.30 jest stanowczo niewystarczający. Pociąg bezpośredni do Krakowa istniał, został jednak, niewiadomo dlaczego, skasowany. Łódź prosi o pociąg bezpośredni.

Od Annasza do Kajfasza

W odpowiedzi na te postulaty, przedstawiciele dyrekcji oświadczyli, że jeżeli chodzi o pociągi do Tomaszowa, to sprawa da się prawdopodobnie przeprowadzić, natomiast umieszczenie w rozkładzie jazdy pociągu bezpośredniego do Krakowa pociągnęłoby za sobą znaczne koszty, a ministerstwo nie godzi się na podwyższenie budżetu. W tej sprawie musi się Łódź zwrócić bezpośrednio do ministerstwa.

W wyniku zostało uwidocznione, że Łódź w dalszym ciągu jest traktowana po macoszemu. Na wszystkie wnioski delegaci dyrekcji bądź odpowiadali zdecydowanie odmownie, zaś w innych wypadkach przyznając słuszność, odpowiadali, że są niewykonalne ze względów finansowych.

Park Błękitnych Źródeł pod Tomaszowem

O półtora kilometra od Tomaszowa Maz. na terenie woj. Łódzkiego, znajdują się Błękitne Źródła, jedna z najciekawszych osobliwości przyrodniczych w Polsce. Na przestrzeni kilkudziesięciu metrów źródła powyższe energicznie pulsują, wyrzucając masy krystalicznej, błękitnej wody, dającej początek strumieniowi płynącemu do rzeki Pilicy.

Zarząd miasta Tomaszowa postanowił wybudować dokoła Błękitnych Źródeł park turystyczno-przyrodniczy, który byłby miejscowością wycieczkową dla mieszkańców Tomaszowa i Łodzi, jak również ściągałby liczne rzesze turystów z całej Polski. Budowa parku jest na ukończeniu i park będzie oddany do użytku w pierwszej połowie lata b. roku.

Jak nas informują, dotychczas zostało wykonanych 39.592 m.^{3} robót ziemnych wraz z odpowiedniemi umocnieniami jak brukowanie, darniowanie i oparkanienie.

Projekt parku został opracowany przez kierownika plantacyj miejskich miasta Łodzi inż. Rogowicza.

KRONIKA ŁÓDZKA

Nowe władze P. T. Tur. Kraj.

W dniu 22 stycznia b. r. odbyło się w lokalu Towarzystwa doroczne Walne Zgromadzenie Członków Oddziału P. T. T. K. w Łodzi, na którym ustępujący zarząd zdał sprawozdanie ogólne i z poszczególnych działów pracy za rok ubiegły. Po dyskusji nastąpiły wybory nowego zarządu, do którego weszli: pp. prezes: Jan Dylik, vice-prezesi: Janina Czeraszkiewiczówna i Eugenjusz Wiciński, delegat do Okręgu Czesław Witkowski, skarbnik Władysław Kałużny, sekretarze Wacław Kamiński i Jadwiga Gontarska, bibljotekarki Lucyna Kałużna i Eugenja Borowikówna, gospodynie Łucja Mixowa i Roman Rybowski, członkowie zarządu Franciszek Lenartowicz i Hilarjusz Illinicz.

Dotychczasowy prezes p. Izydorczyk został wybrany przewodniczącym komisji rewizyjnej.

Wystawa tkanin wileńsko-nowogródzkich

Otwarta od 14 lutego b. r. w salonach Muzeum Etnograficznego w Łodzi wystawa tkanin ludowych wileńskich spotkała się z miłą i szeroką reakcją miejscowego społeczeństwa. Jest to duży przegląd najlepszych typów współczesnej tkaniny dekoracyjnej. Wystawa, zdradzając uroki ludu kresowego, staje się doskonałą propagandą turystyczną Wileńszczyzny, w mieście, które dotąd dostarczało „turysty" trzymającego się utartych szlaków kurortowych.

z Polskiej YMCA

We wtorek, dnia 9 marca b. r. o godz. 20, p. M. Książek wygłosi w gmachu Polskiej YMCA — ul. Moniuszki 4a — pogadankę p. t. *Moje wrażenia z podróży po Niemczech*. Pogadanka ilustrowana zdjęciami. Wstęp bezpłatny.

W piątek, dnia 12 marca b. r. o godz. 20 w tym samym gmachu odbędzie się *Zebranie organizacyjne Klubu żeglarsko-Kajakowego*.

Instytut Propagandy Sztuki

Park Sienkiewicza, otwarty codziennie **od godziny 11 do 20.** Wystawy są zmieniane każdego miesiąca. Obecna Międzynarodowa Wystawa oryginalnych drzeworytów, która reprezentuje sztukę 21 państw m. in.: Austrji, Belgji, Bułgarji, Czechosłowacji, Danji, Estonji, Francji, Hiszpanji, Holandji, Italji, Japonji, Jugosławji, Kanady. Łotwy, Niemiec, Polski, Rumunji, Stanów Zjednoczonych, Szwajcarji, Szwecji, Wielkiej Brytanji i in., cieszy się wielką frekwencją. Wystawa trwać będzie do 15 marca b. r.

Wycieczki Orbisu
(ul. Piotrkowska 65 i 16)

TARGI LIPSKIE w czasie od 28 lutego do 7 marca b. r. Koszt przejazdu z Łodzi do Lipska i z powrotem III kl. zł. 150. —. II kl. zł. 175.—. Cena wraz z indywidualnym paszportem i wizą oraz kartą wstępu na Targi.

TARGI WIEDEŃSKIE w czasie od 6 marca do 14 marca b. r. Koszt przejazdu z Łodzi do Wiednia i z powrotem III kl. 160 zł., II kl. 180 zł.

ZAKOPANE z ulgą 66% zniżki kolejowej w czasie od 27 lutego do 21 marca b. r. na zjazd pod hasłem „PRZEDWIOŚNIE W TATRACH". Cena karty uczestnictwa obejmuje przejazd kolejką linową na Kasprowy Wierch lub autobusem P. K. P. do Morskiego Oka, wstęp na XVIII Międzynarodowe Mistrzostwa Narciarskie w biegach zjazdowych w dniu 6 i 7 marca b. r., 40% zniżki taksy klimatycznej.

WILNO z ulgą 50% zniżki kolejowej w czasie od 25 lutego do 7 marca b. r. z okazji marszu narciarskiego Zułów-Wilno i kiermaszu „KAZIUK".

Poza tem „Orbis" w Łodzi organizuje wycieczkę na TARGI PRASKIE i WIEDEŃSKIE w czasie od 8 marca do 14 marca b. r. Ceny zostaną dodatkowo podane przez prasę miejscową.

„WIADOMOŚCI TURYSTYCZNE ŁÓDZKIE".
adres Redakcji: Łódź, ul. Wólczańska 91 m. 22. Redaktor przyjmuje w dnie powszednie od godz. 15 — 16.

Nowoczesny dom turystyczny
potrzebny jest Katowicom

Wzrastający stale ruch turystyczny na terenie Śląska przemysłowego zaczyna coraz silniej domagać się budowy nowoczesnego domu turystycznego w Katowicach, które, jako stolica województwa, są naturalnym tego ruchu ośrodkiem. W roku ubiegłym zwiedziło Katowice przeszło 60 tysięcy turystów z kraju, nie licząc cudzoziemców, którzy po Warszawie najliczniej ze wszystkich miast polskich, ściągają do Katowic. Sprawa budowy domu turystycznego staje się coraz aktualniejszą, gdyż istniejące hotele i schroniska bądź nie odpowiadają potrzebom masowego ruchu turystycznego, bądź też okazują się niewystarczające, zwłaszcza w okresie wielkich zjazdów, które coraz częściej zwoływane są do stolicy Śląska.

Nadchodzący sezon turystyczny przynosi Katowicom zapowiedzi dalszego wzrostu tego ruchu. W maju b. r. ma odbyć się ogólno-polski zjazd Polskiego Towarzystwa Tatrzańskiego, w czerwcu zjazd Związku Pracowników Samorządowych Rzeczypospolitej, oraz ogólnopolski Zlot Sokolstwa Polskiego, z udziałem przedstawicieli Czechosłowacji, Bułgarji, Jugosławji, i Polaków z Niemiec, Francji i Stanów Zjednoczonych. Należy przypuszczać, że wielu uczestników „Święta Gór“, które w tym roku odbędzie się w sierpniu w Wiśle, nie omieszka także zatrzymać się w Katowicach i zwiedzić ten największy w Polsce warsztat pracy, jakim jest Śląsk Przemysłowy.

Sprawa budowy domu wycieczkowego w Katowicach była już w swoim czasie przedstawiana Radzie Miejskiej, upadła jednak z braku zrozumienia potrzeb turystyki przez ojców miasta. Słusznie więc prasa śląska z „Polską Zachodnią“ na czele, domaga się ponownie budowy takiego domu w Katowicach.

Wskazuje się w prasie, że budowę takiego domu może zrealizować Magistrat katowicki, choćby z tych względów, że dom ten powinien mieć charakter reprezentacyjny na miarę europejską. Na parterze projektowane są biura turystyczne oraz nowoczesna jadłodajnia, na I-ym piętrze lokale na zebrania, zjazdy, świetlice i czytelnie, na dalszych zaś piętrach kwatery zbiorowe i pojedyńcze. Należy oczekiwać, że miasto Katowice, w dobrze pojętym interesie własnym dom ten wybuduje. Zresztą niewątpliwie akcję tę poprze p. wojewoda dr. Michał Grażyński, który daje tyle dowodów zrozumienia potrzeb turystycznych ziemi śląskiej.

ODGŁOSY

Szybko — tanio — wygodnie!

Hasłem propagandowem „Lux-torpedy“ są słowa: szybko — tanio — wygodnie. Słowa te jakże często są zwyczajnym frazesem! Do całego szeregu skarg i żalów podróżnych, dochodzi świeżo jeszcze jeden, nadesłany nam przez uczestników jazdy w dniu 6.II b. r.

W dniu tym „Lux-Torpeda“ popisała się jaknajgorzej:

Przede wszystkiem wyjazd zamiast o godz. 8.18, nastąpił o godz. 8.34. Przez półtorej godziny torpeda dojechała aż pod ... Zabierzów. Okazało się, że zabrakło... benzyny, (podobno wykapała), i że torpeda dalej pojechać nie może. Wprawdzie co uprzejmiejsi z podróżnych zaofiarowali benzynę ze swoich zapalniczek, ale to, niestety, nie wiele mogło pomóc.

Dalszą podróż do Krakowa musieli podróżni odbyć pociągiem zwyczajnym, który po pewnym czasie nadszedł z Katowic. Lojalnie jednak przyznać trzeba, że pozwolono pasażerom „Lux-Torpedy“ siedzieć w... pierwszej klasie. Gest nawet bardzo ładny, ale podróżni przyjechali do Krakowa (77 km.) równo o godzinie 11, zamiast o 9. A to wszystko dlatego, że chcieli odbyć podróż — TANIO, SZYBKO i WYGODNIE.

KRONIKA ŚLĄSKA

WIADOMOŚCI TURYSTYCZNE ZAGŁĘBIA. Począwszy od następnego nume omawiać będziemy w naszem piśmie zagadnienia i potrzeby życia turystycznego w Zagłębiu Dąbrowskiem. Wszystkich zainteresowanych prosimy o stały kontakt z nami: Katowice, Damrota 6, telefon 356-69.

PRZEWODNIK TURYSTYCZNY po Śląsku w opracowaniu mgr. Stanisława Berezowskiego wydaje w najbliższym czasie Instytut Śląski w Katowicach.

WYCIECZKI DZIENNIKARSKIE. Z inicjatywy refenta prasy i propagandy przy Zarządzie Miejskim. p. J. Wnęka, organizowane są stałe wycieczki dziennikarskie do zakładów miejskich. Wycieczki te znajdują oddźwięk w formie obszernych sprawozdań i reportaży w prasie śląskiej i zamiejscowej, przez co liczne rzesze obywateli, mają możność zapoznania się ze sprawami, o których czasem tak mało, niestety, wiedzą.

Ostatnia wycieczka odbyła się do oczyszczalni i kanałów miejskich.

Imprezy turyst. i wycieczkowe

OD 1—15 MARCA.

2—5. Wycieczka na odpust (Kaziuk) do Wilna.

2—8. Wycieczka na Targi w Lipsku, zorganizowana z ramienia Polskiego Zw. Inż. i Techników woj. śląskiego przez Orbis.

14. Hala Boracza — Bieg narciarski 15 km. o puhar inż. Deutscha oraz Zawody o odznakę sprawności PZN. (Makkabi—Bielsko).

MUZEUM ŚLĄSKIE czynne w niedziele, wtorki i piątki od godz. 9—13.

IX Targi w Katowicach

Jak wiadomo, w okresie od 16 maja do 1 czerwca odbędą się IX Targi w Katowicach, największym śląskim ośrodku przemysłowym. Targi Katowickie, stanowiące doskonały przegląd wytwórczości krajowej, gromadzą z roku na rok coraz większą liczbę wystawców, a także zyskują coraz większe powodzenie, jako teren zawierania korzystnych tranzakcyj handlowych.

Wystawione eksponaty zostaną zgrupowane w 15 działach. Zobaczymy zatem na Targach automobile i motocykle, materjały techniczne i konstrukcyjne, maszyny, silniki, narzędzia, przybory optyczne, fotograficzne, turystyczne i sportowe, artykuły chemiczne, farmaceutyczne i kosmetyczne, meble, tkaniny, ceramikę, artystyczną galanterję, oraz wiele innych.

Zawody O PUHAR INŻ. O. DEUTSCHA, oraz zawody o odznakę sprawności P. Z. N. na Boraczej urządza Z. T. T. N. „Makkabi“ Bielsko w dniu 14 marca bież. roku. Puhar inż. Oskara Deutscha jest nagrodą wędrowną, która przechodzi na własność zdobywcy po trzykrotnem zrzędu zwycięstwie, wzgl. po 5-krotnem zdobyciu w dowolnej kolejności. Zawody odbywają się corocznie. Puharu broni mgr. Erwin Robinsohn (Makkabi, Bielsko). Zawody odbywają się według przepisów PZN. W zawodach mogą wziąć udział członkowie towarzystw i związków zrzeszonych w Zw. Makkabi w Polsce, zaś w zawodach o odznakę sprawności PZN. wszyscy narciarze i narciarki. Zgłoszenia przyjmuje do 12 marca b. r. Makkabi, Bielsko, Kolejowa 21, oraz wszystkie oddziały Towarzystwa.

Pszczyna przypomina się
turystom

Pszczyna, miasto will i ogrodów, z ogromnym parkiem zamkowym, stanowi dla turysty wyjątkową atrakcję piękna przyrody, barwnego regjonu etnograficznego ziemi pszczyńskiej i zamierzchłych wspomnień dziejowych.

Jedno z najstarszych miast Śląska, posiada bogatą historję i bardzo dużo pamiątek.

Na uwagę zasługują: zamek-pałac, wzniesiony w r. 1734 (na miejscu założonego w XIII wieku; zburzonego w czasie wojny 30-letniej), a przebudowany w r. 1870 w stylu francuskiego baroku. Zawiera on trofea myśliwskie, barokowe meble, portrety z XVIII wieku oraz gabinet z licznemi pamiątkami. W budynku admin. (w stylu niemieckiego baroku), bogate archiwum-muzeum, niestety, narazie niedostępne dla publiczności.

Najciekawszym zabytkiem Pszczyny, a może i całego Śląska, jest kościół św. Jadwigi z początku XIII wieku. Kościołek ten (drewniany otoczony sobotami) to dowód prastarej kultury polskiej na Śląsku.

Miasto posiada również wiele innych zabytków średniowiecza, jak „Brama Wybrańców“, wieża więzienna, stare więzienie z początku 18 wieku, tłocznia ziół lekarskich z r. 1710, dawne domy mieszczańskie, charakterystyczne godła na gospodach, a z budynków (zabytkowych) kościół ewangelicki, ratusz oraz kościół parafjalny, z oryginalnie zakończoną wieżą, wznoszącą się nad miastem.

W lasach ks. Pszczyńskiego (Cielnica) znajduje się drugi obok Białowieży rezerwat żubrów z bardzo ładnemi okazami.

Duże walory Pszczyny, jako miejscowości mającej wybitne znaczenie dla turystyki przyrodoznawczej, zostały uznane przez Min. Komunikacji, które w r. 1936 uznało miasto, jako miejsce wycieczkowe, wprowadzając do Pszczyny ulgowe bilety wycieczkowe.

Również Zarząd Miasta czyni co możliwe, by turystom i przyjezdnym uprzyjemnić pobyt w Pszczynie. Upiększono więc i wybrukowano ulice, poustawiano ławki w parku, udostępniono wszystkim t. zw. bażantarnię, nadto nawiązano kontakt z właścicielami hoteli („Prezydent“, „Pszczyński Dwór“, Michalik) oraz restauracyj i kawiarni (Polski Dom Ludowy, Anderkowa, Wełna i inn.), by dla turystów i gości stosować specjalny cennik zniżkowy.

W ostatnim czasie została wydana monografja pow. Pszczyńskiego w opracowaniu p. wizytatora Musioła. Z tow. turyst. działa w Pszczynie delegatura PTT pod kier. prof. Grzybowskiego, natomiast założony w swoim czasie oddział Polskiego Tow. Krajoznawczego, nie wykazuje, niestety, żadnej żywotności.

Dużo zasług dla propagandy turyst. Pszczyny położył burmistrz miasta p. Józef Żmij, nadto wiele zrozumienia dla turyst. wykazują pp.: dyr. Kasy Chorych Szopa, dyr. Dzięgiel, dyr. Leszczyński, dr. Golus, prof. Grzybowski, prof. Gabzdyl, p. Prokop Alojzy, Wacławski i wielu innych, których nie sposób tu wyliczyć.

Pszczyna przypomina się turystom, my zaś ze swej strony dodajemy, że warto miastem zainteresować się, zwiedzić je i obejrzeć wiele ciekawych rzeczy oraz pamiątek.

Czas zużyty na pobyt w Pszczynie napewno nie będzie stracony i przyniesie zwiedzającym dużo korzyści i przyjemności.

WYJAŚNIENIE

Na liczne zapytania naszych Czytelników z terenu Górnego Śląska wyjaśniamy co następuje:

„Wiadomości Turystyczne“, służąc od 7 lat sprawom turystyki polskiej, popierają pozytywną działalność wszystkich bez wyjątku związków, stowarzyszeń i organizacyj, pracujących dla dobra turystyiki i krajoznawstwa.

Pragnąc jednak zachować zupełną niezależność, Redakcja nigdy nie ulegała zaszczytnym nieraz propozycjom objęcia funkcyj czyjegokolwiek organu. Wobec tego „W. T.“ nie są również organem nawet tak zasłużonego towarzystwa jak P. T. T., jakkolwiek łączy nas zarówno z Zarządem Głównym jak i z większością oddziałów towarzystwa nie tylko wieloletnia wspólna praca, ale nawet i... braterstwo broni w niejednym wypadku.

Redakcja Wiadomości Turystycznych Śląskich.

ZŁOTE MYŚLI

Z teatru im. Wyspiańskiego

Najbliższą premjerą naszego teatru będzie „Wieczór Trzech Króli“ Szekspira w opracowaniu reżyserskiem K. Borowskiego z Warszawy, w próbach zaś Kiedrzyńskiego „Serce na wolności“.

Repertuar teatru publikowany jest stale w gablotkach oraz drukowany w pismach codziennych. Teatr nasz polecamy wszystkim przyjezdnym i turystom.

Życie uzdrowisk

Posiedzenie Zarządu Zw. Uzdr. Polsk.

Najbliższe posiedzenie zarządu Związku Uzdrowisk Polskich zostało wyznaczone na dzień 3 b. m.

Na porządku dziennym, po wyczerpaniu materjału sprawozdawczego biura, znajduje się ustalenie terminu tegorocznego Walnego Zjazdu Członków Związku, sprawa udzielenia rocznej składki członkowskiej Związkowi Ziem Górskich, propozycja Polskiego Touring Klubu odnośnie ufundowania przez Z. U. P. i uzdrowiska nagród dla zawodników Rajdu Krajoznawczego, sprawa ostatecznego zatwierdzenia i oddania do druku opracowanego już jubileuszowego wydawnictwa Związku, projekt wydania cyklu odczytów o uzdrowiskach, urządzanych dla lekarzy w zbiorowej broszurze, rozpatrzenie preliminarza budżetowego Związku na rok 1937/8, sprawa ulg w uzdrowiskach dla członków Związku Dziennikarzy Rz. P. i członków Rodziny Urzędniczej oraz wolne wnioski.

Dalsze odczyty

Dnia 19 b. m. o godz. 20.15 odbędzie się w sali odczytowej Polskiego Towarzystwa Higjenicznego w Warszawie, Karowa 31. I. p. wykład dra Wł. Podsońskiego p. t. „Lecznicze działanie wód siarczano-wapiennych Lubienia.

Wykładem powyższym Związek Uzdrowisk Polskich rozpoczyna cykl II odczytów o uzdrowiskach, organizowanych dla pp. lekarzy. W cyklu tym przewidziane są dalsze cztery wieczory odczytowe, poświęcone omówieniu właściwości leczniczych: Buska, Druskienik, Lecznicy Kosowskiej Dra Tarnawskiego, Iwonicza-Zdroju, Szczawnicy, Inowrocławia-Zdroju i naszego wybrzeża morskiego.

Doskonały sezon w Kosowie

Sezon zimowy w zakładzie d-ra Tarnawskiego upływa w roku bieżącym pod znakiem wielkiej frekwencji.

Przyczynia się do niej nietylko samo lecznictwo zakładu, zyskujące z roku na rok coraz większe zrozumienie, nietylko doskonała szkoła dalszego zachowania zdrowia, jaką otrzymuje na przyszłość każdy, opuszczający zakład. Wielką atrakcję sezonu stanowi w r. bież. wyjątkowo piękna zima w Kosowie, pozwalająca na wyzyskanie w całej pełni jej walorów. Sporty zimowe i narciarstwo mianowicie stanowią doskonałe dopełnienie przyrodolecznictwa.

Nie należy również wątpić, że tegoroczna wiosna, najwcześniej i najpiękniej występująca na tym najbardziej na południe wysuniętym skrawku Rzeczypospolitej, pobudzi do regeneracji zdrowia i tych, którzy tego w zimie nie mogli dokonać.

Kolej do Buska i Solca

Że źródeł miarodajnych dowiadujemy się, że sprawa budowy nowej linji kolejowej Kielce — Mędrzechów, której trasa przejść ma przez nasze znakomite zdrojowiska siarczane Busko i Solec, stała się aktualną o tyle, że władze kolejowe poleciły komitetowi organizacyjnemu budowy tej kolei uzupełnić projekt linji alternatywą do Żabna. Równocześnie Ministerstwo Komunikacji przyznało subwencję w wysokości zł. 8.000 na pokrycie części kosztów sporządzenia dodatkowego projektu. Prace około dodatkowego projektu są w toku i w niedługim czasie zostanie projekt wykonany i przedłożony ministerstwu.

Projektowana kolej ma dla rozwoju Buska i Solca pierwszorzędne znaczenie, gdyż znacznie skróci ona czas jazdy i da im wreszcie połączenie kolejowe, którego dotąd były pozbawione.

Ze spraw hotelarskich

Walne Zebranie Członków N. O. P. P. H.

W dniu 30 stycznia r. b. odbyło się w Warszawie doroczne sprawozdawcze Walne Zebranie członków N. O. P. P. H.

W zebraniu wzięli udział z pośród zaproszonych gości przedstawiciele Wydz. Turystyki Min. Komunikacji, Izby Przemysłowo-Handlowej w Warszawie, Zw. Uzdrowisk Polskich, oraz Ligi Popierania Turystyki. Z pośród zamiejscowych członków na zebranie przybyli przedstawiciele Łodzi, Juraty, Wilna i Zakopanego.

Zebranie zagaił prezes M. Szaniawski, witając przybyłych gości oraz prosząc na przewodniczącego zebrania prez. M. Benisławskiego (Hotel „Lido“, Jurata), a na sekretarkę p. J. Kochańską.

Sprawozdanie z działalności N. O. P. P. H. za rok 1936 złożyli pp. prezes M. Szaniawski i adw. St. Peszyński, radca prawny. Sprawozdanie z działalności Niższej Szkoły Hotelarskiej, stanowiącej własność N. O. P. P. H. złożyła kierowniczka szkoły p. St. Iłowiecka. Sprawozdanie finansowe za rok 1936 złożył skarbnik dyr. Z. Wołodźko. W imieniu komisji rewizyjnej sprawozdanie odczytał dyr. E. Kowalski z Wilna.

Po przeprowadzonej dyskusji uchwalono udzielić zarządowi absolutorjum za r. 1936 oraz zatwierdzono bilans i rachunek zysków i strat za 1936 r. Walne Zebranie uchwaliło zatwierdzić przedstawiony preliminarz budżetowy, który wynosi na rok 1937 zł. 14.800.

Następnie Walne Zgromadzenie przedyskutowało i uchwaliło szereg wniosków w sprawach obowiązku płacenia składek do końca roku budżetowego, powiększenia składu Zarządu z 7 do 9 osób oraz liczby zastępców z 3 do 4, I ogólnopolskiego zjazdu przedstawicieli przemysłu hotelowo-pensjonatowego w maju r. b., udziału przemysłowo-pensjonatowego w Międzynarodowej Wystawie w Paryżu, należenia do A. I. H., oraz do Związku Propagandy Turystycznej m. st. Warszawy.

Ponadto walne zebranie dokonało wyboru komisji rewizyjnej na 1937 rok, w skład której weszli jako członkowie: p.p. dyr. E. Kowalski (St. Georges. Wilno). dyr. A. Kownacki (Hotel Royal, Warszawa), dyr. F. Hübner (Hotel Britania, Warszawa) i jako zastępca dyr. L. Krymkier (Hotel Angielski, Warszawa).

W końcu prezes Benisławski złożył w imieniu walnego zebrania podziękowanie zarządowi oraz radcy prawnemu N. O. P. P. H. za owocną pracę.

Jak powinien być obliczany podatek hotelowy w Warszawie?

W dniu 21.I r. b. zapadła uchwała Tymcz. Rady Miejskiej zatwierdzająca przedstawiony jej przez Zarząd Miejski m. st. Warszawy projekt zmiany statutu o podatku hotelowym w m. st. Warszawie. Projektowane zmiany dotyczą przedewszystkiem wprowadzenia zasady, że podatek hotelowy w przedsiębiorstwach prowadzących prawidłową księgowość może być pobierany tylko *od ceny faktycznie uzyskanej* za wynajem pokoju, a *nie od ceny cennikowej*.

Pozatem projektowane zmiany wyłączają od opodatkowania doliczane do rachunku procenty za usługę oraz należność za telefon i łazienkę, o ile nie stanowią one przynależności pokoju.

Powyższe zmiany mają wejść w życie od dnia 1 kwietnia 1937 r.

Nowi członkowie Naczelnej Organizacji

W poczet członków rzeczywistych N.O. P.P.H. zostali ostatnio przyjęci: Gremjum Właścicieli Hoteli i Pensjonatów w Zakopanem (109 hoteli i pensjonatów), oraz pensjonat p. M. Żegilewiczowej w Warszawie, Szopena 18.

PRENUMERATA ROCZNA zł. 5.—; półroczna zł. 3.—. CENY OGŁOSZEŃ: Przed tekstem 70 gr., w tekście 60 gr., za tekst, 50 gr., komunikaty zł. 1.—, opis. zł. 1.50 wszystko za 1 milimetr jednoszpaltowy (na stronie 4 szpalt). Drobne 20 gr. za słowo. Od cen powyższych rabatów się nie udziela. Za terminowy druk ogłoszeń Wydawnictwo nie odpowiada. Do bezpłatnego przedruku ogłoszeń Wydawnictwo jest obowiązane tylko w razie zniekształcenia tekstu, wynikłego z winy Wydawnictwa, a zmieniającego sens ogłoszenia. Fotografji ani rękopisów Wydawnictwo nie zwraca. Przedruki dozwolone tylko za zgodą Redakcji. P. K. O. 9389.

Redaktor odp. i wydawca: Marjan Dziekański. Redakcja i Administracja: Warszawa, ul. Żórawia 9, tel. 7-03-84. Polska Druk. Nakładowa. Senatorska 17, tel. 2-51-58.